

NewsFlash

Datum: 2009-11-27

SAS Pilotforeningerne Fælles Medlemsinformation

MBL §11 FORHANDLING OM OVERTALIGHED

SAS varsler om opsigelse af piloter

Pilotforeningerne var i dag indkaldt til §11 forhandling om overtalighed.

Dagens forhandling blev besluttet og fastlagt af SAS natten mellem tirsdag og onsdag, hvor parterne efter to dages forhandlinger var ganske nær en samlet aftalepakke omfattende K09 og overtalighedshåndtering.

Der var på dette stade af forhandlingerne principiel enighed om 16 af K09 forhandlingernes sammenlagt 18 agendapunkter, og færdige protokoller var udarbejdet vedr. 14 af punkterne.

Der var også enighed om beløbsramme for overtalighedshåndtering samt model og principper for en overtalighedshåndtering baseret på frivillige ordninger, dvs. afgang i toppen til førtidspension samt frivillig LOA. Her manglede parterne blot at udfærdige protokol.

På dette fremskredne tidspunkt i forhandlingerne valgte SAS' forhandlingsleder at gøre spørgsmålet om øjeblikkelig underskrift af en evt. aftalepakke - som nu syntes inden for rækkevidde - til et kardinalspørgsmål.

Pfor har efter GM forhandlingerne i december og levering af 700 mio. SEK effektiviseringer, efter en proces, hvor ikke alle parter leverede substantielle besparelser, haft samtaler på højeste ledelsesniveau om konditioner for vore bidrag i evt. kommende effektiviseringsforhandlinger. Vi har under disse samtaler mødt forståelse for vort krav, at piloterne ikke alene skal trække læsset, men at alle funktioner skal effektiviseres, herunder vægtige effektiviseringer hos alle flyvende grupper.

På denne baggrund har vor gensidige forståelse, bekræftet af SAS ledelsen, således været, at vi denne gang forhandlede en samlet aftalepakke frem, klar til underskrift, for så ved rejsens ende at få bekræftet af ledelsen, at rimelige effektiviseringer er forankret for alle grupper.

Spørgsmålet om solidariske effektiviseringer har aldrig siden de indledende samtaler med topledelsen været genstand for diskussion.

Helt forståeligt, for ellers bliver spørgsmålet jo:

Er det da ledelsens opfattelse, at enkelte grupper af flyvende ikke skal omfattes af substantielle effektiviseringer?

Alligevel valgte SAS som nævnt i 11. time, efter at have oplyst, at de hidtil resultatløse forhandlinger med CAU var sat i bero, idet CAU-formanden var på ferie, at kræve en betingelsesløs Pfor-underskrift på en samlet aftale umiddelbart efter en evt. opnået enighed om aftalepakken.

Alternativet hertil ville være afbrudte forhandlinger, separat indkaldelse til K09 med opstart på

bar bund, og indkaldelse til MBL §11 forhandlinger om afskedigelser samme dag, onsdag. Mødt med dette ultimatum kunne foreningerne kun bekræfte, at vi ikke havde mandat til at afslutte forhandlingerne.

Her afbrød SAS forhandlingerne, og først efter vore vedvarende afvisninger af SAS' helt umotiverede krav om forcerede §11 forhandlinger allerede samme dag, uden normal hvile, blev forhandlingerne udsat til i dag, torsdag.

Det var for Pilotforeningens forhandlere en helt surrealistisk situation at opleve, at en nært forestående forhandlingsløsning, som ville skabe nye, forankrede besparelser i pilotkorpset på ca. 500 mio SEK sammen med en i alle henseender driftsmæssig funktionel og personalemæssig ansvarlig overtalligheds-håndtering, blev vræget af ledelsen.

Et helt naturligt spørgsmål er, om det aldrig var planen, at forhandlingerne skulle nå i mål? Det var ikke foreningernes oplevelse, at vor forhandlingsmodpart arbejdede med skjult agenda. Vi har imidlertid under forhandlingernes gang følt en stigende og slet skjult anvendelse af fyringstruslerne til udpresning og efterfølgende hukommelsestab omkring tidligere givne tilsagn, eksempelvis de omtalte solidariske besparelser, samt en form for bonus, såfremt SAS opnår god lønsomhed.

Det var ligeledes bekymrende for Pfor i slutfasen af forhandlingerne om overtallighed ikke at kunne opnå nogen forudsigelighed omkring holdbarheden af overtallighedshåndteringen i form af en transparent beregningsmodel til brug i tilfælde af fornyet overtallighed i "håndteringsperioden", dvs. ultimo 2010.

TORSDAGENS MBL§11 FORHANDLING

København, kl. 1000-1530.

SAS gennemgik det kendte underlag for overtallighed, samlet overtallighed 115 FTE per 26. november 2009 beregnet på den dimensionerende periode 2010.

Der var i seneste LOA ansøgningsrunde søgt LOA modsvarende 128 FTE.

SAS viser, at der dels som følge af dårlig match mellem søgning og tilgængelighed, dels som følge af de kommende fyringer og de omskolinger, dette medfører, kun kan indvilges LOA modsvarende 27 FTE.

Såfremt parterne havde opnået enighed om en overtallighedshåndtering uden opsigelser, ville det ifølge tirsdagens forhandlingsunderlag have været muligt at indvilge LOA modsvarende 68 FTE. Efter tildeling af 27 FTE LOA er overtalligheden 88 FTE.

I medfør af inhyringsaftalen skal 26 piloter fraregnes overtalligheden som følge af Cimber inhyringerne (CRJ200 samt ATR).

Den resterende, ikke-håndterede overtallighed opgives herefter til 62 FTE.

SAS har til hensigt at håndtere denne overtallighed i form af opsigelser.

PILOTFORENINGERNE ANFÆGTER SAS BESLUTNING OM OPSIGELSER

1. I GM-aftalen (bilag 3) indgik parterne en kollektivaftale om overtallighedshåndtering gældende frem til 31/12 2012. I denne aftale forpligter parterne sig til at samarbejde om håndtering af overtallighed gennem frivillige ordninger og er enige om, at frivillige ordninger,

”så vidt det overhovedet er muligt skal anvendes til at håndtere den samlede pilotovertallighed”.

2. Pilotforeningerne anser, at SAS bryder ovennævnte kollektivaftale ved ikke at udlægge ansøgt LOA, hvor der findes tilgængelighed, inden restovertalligheden opgøres..

At tilbageholde LOA afventende en opgørelse over restovertallighed og omskolinger som følge af fyringer er ikke i overensstemmelse med GM-aftalens bilag 3, hvis ordlyd omkring frivillighed som princip for overtallighedshåndtering er ualmindelig præcis og forpligtende.

3. Pilotforeningerne finder SAS beslutning om opsigelser – udover at være i strid med GM-aftalen – ualmindelig uansvarlig, såvel ud fra sociale som ud fra operationelle hensyn. Parterne var i tirsdags enige om principperne for en model, som i overensstemmelse med GM-aftalens Bilag 3 håndterer overtalligheden uden opsigelser gennem en kombination af afgang i toppen til førtidspension samt frivillig LOA. Denne model minimerer omskolinger, som begrænses til fremadrettede skolinger til slutpositioner, skaber foryngelse i pilotkorpset, karrieremuligheder, trivsel og motivation samt reducerer de fremadrettede lønudgifter. Fyringer i bunden skaber en rokade af ”bagudrettede” omskolinger ned i systemet, skaber omskolingskaos i det netop etablerede CRJ900 segment, det hæver lønudgifterne, forværrer en i forvejen katastrofal aldersdemografi, og det er uhørt skadeligt for korpsets motivation og trivsel – især fordi fyringerne er unødvendige, da der findes et i alle henseender bedre alternativ.

4. Pilotforeningerne anmoder om beregningsunderlaget, der ligger til grund for den af SAS opgjorte fordeling af overtallighedens placering på Pfor og Ex-BU piloter. SAS var ikke i stand til at fremvise et tilfredsstillende underlag, hvilket Pfor nu har begæret.

SAS fastholdt ønsket om at afvikle overtalligheden i form af opsigelser.

Overtallighedsforhandlingen (lokal forhandling) vil således blive afsluttet i uenighed, når forhandlingsprotokollen er udfærdiget.

Pilotforeningerne vil herefter overveje at begære central forhandling.

SAS har udarbejdet liste, såkaldt LAS-liste, over piloter, som er omfattet af den ikke-håndterede overtallighed, og det er de enkelte basers ansvar at besvare alle spørgsmål herom.

Med venlig hilsen

DPF, SPF, NSF